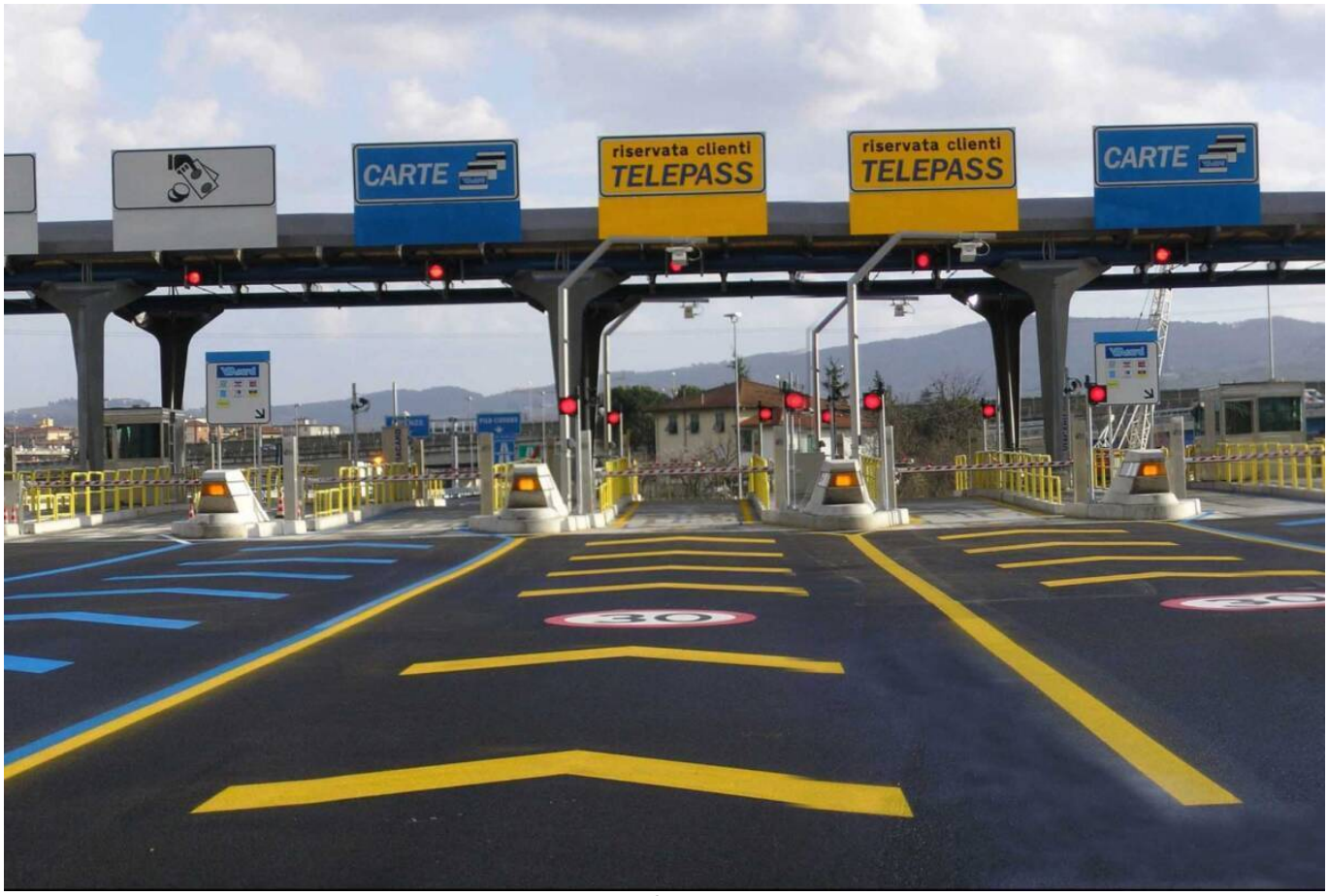
AbruzzoWeb
Tutte le notizie d'Abruzzo a portata di click

A24-A25: “KAMASUTRA NORMATIVO” DI UNA CONCESSIONE, MELETTI, “STRADA IN PERDITA, GOVERNO LATITA”

28 Dicembre 2021



L’AQUILA – “Follia di governo”, “kamasutra normativo”, “realtà frattale”, “percorso manicomiale”.

Non lesina impietosì giudizi Giorgio Meletti in un approfondito articolo dedicato alla vicenda dell’ autostrada A24 A25 Roma-Pescara-L’Aquila, gestita da Strada dei Parchi, società della holding dell’imprenditore pescarese Carlo Toto, che come più volte raccontato questa testata attende da anni l’approvazione del Piano economico finanziario, previsto dalla finanziaria del 2012, per investimenti da 6,3 miliardi, di cui 2,2 a carico della società, nonostante una sentenza e un commissariamento per rendere il piano operativo, per la messa in sicurezza sismica dell’infrastruttura dichiarata strategica. Vicenda salita alla ribalta delle cronache anche nazionali, per il paventato aumento del 34% dei pedaggi, ora posticipato dal primo gennaio a giugno su iniziativa della stessa società di gestione, con i sindaci sul piede di guerra per chiedere una soluzione definitiva. E ancora per gli orsi e cervi uccisi da tir e auto di passaggio sull’autostrada, in assenza di recinzioni rinforzate e a prova di animali selvatici.

E da ultimo per la clamorosa intimazione da parte di Sdp, di revocare unilateralmente la concessione, ben prima della scadenza del 2030, in assenza di approvazione del Pef, con conseguente richiesta di 2,5 miliardi di risarcimenti.

Pregio dell’articolo di Meletti è quello di ripercorrere la vicenda nella sua interezza e complessità, arrivando alla conclusione, senz’altro degna di nota, secondo la quale è stato forse un errore affidare ai privati, con regolare gara europea, e a queste condizioni, e successive omissioni, “un’autostrada di montagna costosissima, per realizzazione e manutenzione, con ricavi da traffico non la pagheranno mai, nemmeno se si imporranno al popolo abruzzese pedaggi quintupli che nel resto d’Italia”. Rivelando che il governo rema da anni contro la possibilità, pure prevista nel contratto di gestione, da parte di Strada dei

Parchi di affidare a Toto costruzioni, dunque in house, i lavori infrastrutturali. Ma senza questa possibilità la gestione dell'arteria è a rimetterci.

Meletti ricorda prima di tutto il crollo del ponte Morandi a Genova dell'agosto 2018, e l'inchiesta dove risultano indagati i responsabili della concessionaria Autostrade per l'Italia, ma anche diversi dirigenti del Ministero delle Infrastrutture e i responsabili della vigilanza delle autostrade

"Tutti sapevano che la stabilità del ponte era un problema serio, ma per anni si sono limitati a scambiarsi lettere fino a che è venuto tutto giù e non è rimasto altro da fare che rimpallarsi la colpa".

Ebbene, sostiene Meletti, la situazione della A24-A25 non è poi così diversa: "un insieme di centinaia di viadotti nelle zone più sismiche di d' Italia, dove il problema della sua sicurezza si è posso drammaticamente dopo il terremoto dell'Aquila del 6 aprile 2009, ma in questi dodici anni e mezzo la concessionaria, il ministero, il governo, il parlamento il Consiglio di Stato e commissioni varie, come pure le procure della Repubblica tutto l'Abruzzo si sono limitati a scrivere leggi, sentenze, provvedimenti, documenti e lettere ma nessuno ha fatto niente".

E insinua Meletti: "tutti i soggetti coinvolti in questo momento sono dominati da un solo interrogativo: 'se succede qualcosa chi finirà sotto processo?' e il gioco del cerino si svolge attraverso lettere scritte con gli avvocati per per costituire prove e argomenti in vista di eventuali inchieste".

Meletti poi ricostruisce la vicenda delle dimissioni del commissario Maurizio Gentile, ingegnere sulmonese, ex amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana, nominato proprio un anno e mezzo fa dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli per portare avanti l'opera di messa in sicurezza dell'autostrada. Motivo delle dimissioni, come trapelato negli ultimi giorni, il fatto che Gentile è entrato nell'età pensionabile e a norma di legge non può più ricoprire il ruolo di commissario.

Nell'articolo Meletti ricorda però anche che "Gentile è sotto processo a Milano per omicidio colposo plurimo e disastro ferroviario colposo per il deragliamento di Pioltello del 25 gennaio 2018, che provocò tre morti e decine di feriti".

Commenta caustico il giornalista: "evidente che De Micheli l'ha scelto come esperto di messa in sicurezza per chiara fama".

Tornando all'uccisione dell'orso investito da un tir il 19 ottobre scorso, e alle polemiche che si sono innescate: Meletti coglie uno degli aspetti di fondo della tormentata concessione, ricordando quanto affermato da Riccardo Mollo, amministratore delegato di Strada dei Parchi, in una audizione al ministero, ovvero che "gestire l'autostrada è un pessimo affare visti gli altissimi costi di gestione", infatti nel bando pubblico europeo vinto da Toto aspetto dirimente era stato quello della possibilità per l'imprenditore pescarese, che è anche un costruttore, il potersi fare i lavori in house.

Per il resto ricorda lo stesso Meletti numeri alla mano relativi al 2020 "Strada dei Parchi ha incassato ai caselli 123 milioni, buona parte dei quali tornate allo Stato per le altre voci. Di fatto strada dei Parchi è in perdita da anni".

E dunque anche per quanto riguarda la realizzazione di reti adeguate anti attraversamento animali selvatici "dove li trova Strada dei Parchi i 120 milioni calcolati per questo intervento?

Per di più, si ricorda nell'articolo, "non si possono spendere i 750 milioni per lavori di urgenza, finora disposizione del commissario Gentile stanziati anni fa dal ministro Graziano Delrio.

Gentile rivela Meletti ha anzi ricevuto da palazzo Chigi "il divieto informale, niente di scritto, di consentire a Strada dei Parchi i lavori in house, cioè di affidarli alla Toto costruzioni senza gara".

Ma il punto osserva il giornalista "i lavori in house verrebbero eseguiti rapidamente, mentre con l'ordine implicito di affidare lavori a costruttore esterni con regolare procedura di gara, significa cominciare a mettere le reti anti orso tra due anni più o meno".

Tutto questo mentre il Pef è bloccato, anche se è previsto nella legge di stabilità del 2012 nella quale, a seguito del terremoto dell'Aquila del 2009, le due arterie si considerano strategiche in caso di calamità naturali. Piano rimasto al palo nonostante la nomina del commissario Gentile, teso a sbloccare i cantieri, nomina ordinata dal Consiglio di Stato dopo che il Ministero per le infrastrutture, non avendo approvato il Pef entro il 30 ottobre del 2019 come sancito dal Tar al quale si era rivolta Sdp, era stato estromesso dalla competenza. E senza Pef, la concessionaria ritiene inevitabile, per far quadrare i suoi conti, aumento dei pedaggi a gennaio. Un Pef per la cui applicazione è stato nominato anche il commissario ad acta Sergio Fiorentino

Sostiene Meletti: “questo avviene perché Toto ha proposto un piano che il governo ha sempre considerato esagerato, con il rifacimento di interi pezzi di autostrada, sostituendo numerosi viadotti con nuovi tracciati in galleria, più sicuri rispetto al terremoto”.

Una contrarietà già mostrata del ministro Graziano Delrio “sospettando che Toto volesse per queste via farsi gli affari suoi di costruttore e dunque ha sbarrato la strada a cambiamenti di tracciato ritenendo l’ipotesi di spendere 6 miliardi irrealistica”.

Rivela ancora Meletti: Strada dei Parchi ha formulato l’ennesima proposta di Pef il mese scorso, ma durante una riunione del 29 ottobre il commissario ad acta Fiorentino ha comunicato alla società che “da palazzo Chigi è arrivato il diktat a favore di un Pef con investimenti tutti a carico dello Stato, che significa impedire a Strada dei Parchi di fare i lavori in house affidandoli alla Toto costruzioni”.

La Toto costruzioni ha però speso di tasca sua, per lavori di manutenzione straordinaria, 320 milioni di euro, mentre la tariffa è stata bloccata dal 2015, quando gli aumenti sono però previsti nel contratto di gestione. Quindi, calcola il giornalista, Strada dei Parchi avanza ora complessivamente 1,4 miliardi di crediti verso lo Stato.

Ebbene, rivela Meletti, le “indicazione del governo sarebbe quella di recuperare il credito dai pedaggi futuri”.

Questo significa che “tra 20 anni i figli pagheranno il pedaggio per pagare i debiti fatti dai padri 20 anni prima”, e per “far tornare i conti secondo i parametri indicati da Fiorentino su indicazioni di palazzo Chigi, servirà un aumento dei pedaggi del 16% l’anno fino a fine concessione cioè per i prossimi 10 anni, il che significa che dopo 5 anni i pedaggi saranno raddoppiati, dopo 10 saranno più che quadruplicati. In concreto una tratta che oggi costa 10 euro di pedaggio nel 2030 costerà 44 euro”.

La conclusione insomma è che alla fine di fronte a questo “delirio normativo” la soluzione più sensata è proprio della rescissione del contratto: “dare In concessione privati un business strutturalmente in perdita è stato insensato, ma nella realtà frattale della politica italiana si può andare avanti per anni facendo finta di nulla”.

© 2026 Abruzzo Web Enfasi srl - Quotidiano digitale registrato presso il Tribunale dell'Aquila con decreto n°501 del 2 settembre 2003
Iscrizione al ROC n. 26362 - P.IVA 01812420667
Direttore responsabile Berardo Santilli